



Avis sur le document

***Les véhicules hors routes, vers le développement durable de la
pratique***

Avis présenté à la Commission des transports et l'environnement
dans le cadre des consultations particulières et des auditions
publiques sur le document

***Les véhicules hors routes, vers le développement durable de la
pratique***

Mars 2010

Table des matières

Mise en contexte.....	1
Introduction.....	1
Retour sur les consultations de 2005 et de 2006.....	2
Mandat 2007-2009 de la table VHR	3
Commentaires sur le rapport	5
Visite du ministre délégué.....	5
Concertation régionale.....	5
Comités provinciaux sur les VHR.....	6
Financement des sentiers.....	6
Soutiens du bénévolat.....	8
Perspectives d’avenir et conclusion	8
Recommandations.....	9

Mise en contexte

Le ministre délégué aux Transports, M. Norman MacMillan déposait à l'Assemblée nationale, le *Rapport sur les véhicules hors route : Vers un développement durable de la pratique* le 1^{er} décembre 2009. Ce rapport présente le bilan des 34 mesures qui avaient été mises en place par le gouvernement du Québec depuis 2006 et témoigne de l'avancement des travaux des Tables de concertation régionales sur les véhicules hors route (VHR). Ce rapport fait l'objet de consultations particulières et d'auditions publiques à la Commission des transports et de l'environnement et la Conférence régionale des élus de la Baie-James (CRÉBJ) souhaite participer à celle-ci.

Introduction

Le dossier des VHR a toujours été important en Jamésie. En effet, les VHR font partie du mode de vie des résidents du territoire en raison de leurs activités professionnelles et de loisirs. Cette activité constitue un potentiel de développement et de diversification de la base économique de la région. De plus, la région a investi d'importantes sommes au fil des années pour développer et à améliorer les réseaux de sentiers ainsi que pour aider les clubs à renouveler leurs équipements de surfaçage.

Malgré ces investissements, le réseau régional demeure fragile. Les grandes distances et la faible densité démographique font en sorte que le fardeau est lourd à porter pour les membres des clubs qui s'impliquent bénévolement. Toutefois, cette faible densité et la période d'enneigement plus longue sont également des opportunités pour le développement de cette activité à des fins touristiques. En Jamésie, les problèmes de voisinage ne sont pas sources de conflits. Enfin, la présence d'un important réseau de chemins forestiers constitue une opportunité incroyable pour minimiser les coûts d'aménagement d'un réseau de sentiers Quad.

La présente consultation permet donc de faire le point sur les progrès accomplis ainsi que sur les problématiques encore existantes. De plus, elle permet de faire des prospectives sur les défis à relever pour préparer l'avenir.

Retour sur les consultations de 2005 et de 2006

La CRÉBJ avait participé à deux séries de consultations sur les VHR en août 2005 et en mars 2006. Dans le mémoire *Les véhicules hors route en Jamésie*, déposé en juillet 2005, la CRÉBJ faisait état des principales problématiques vécues en région avec les clubs de VHR :

Au point de vue des clubs de motoneigistes, les principaux constats étaient :

- Plusieurs clubs souffrent de sous-financement (peu de membres, longueur des sentiers, mode de calcul de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) ne tenant pas compte de la durée réelle de la saison de motoneige dans la région, travaux d'infrastructures importants à effectuer comme les ponts, etc.);
- Essoufflement des bénévoles qui doivent effectuer de nombreuses tâches en plus de l'entretien des sentiers (gestion administrative, demandes d'aide financière à compléter, etc.);
- Absence de retombées positives de l'utilisation des sentiers par la clientèle touristique pour les clubs de motoneigistes régionaux;
- Faibles retombées économiques régionales malgré les avantages comparatifs du produit touristique de la motoneige;
- Absence de concertation régionale entre les intervenants de la motoneige et les intervenants touristiques pour le développement.

Pour les clubs Quad, les principales problématiques identifiées étaient :

- Membres insuffisants;
- Financement difficile et critères de financement ne tenant pas compte des spécificités telles que les coûts plus élevés en région éloignée et du faible nombre de membres des clubs;
- Relations parfois difficiles avec les clubs de motoneigistes notamment en ce qui concerne les coûts de surfaçage et pour le partage d'infrastructures communes et de voies de pénétration dans les communautés;
- Difficulté d'obtenir des patrouilles de la Sûreté du Québec;

- Relations conflictuelles avec des villégiateurs pour l'utilisation des sentiers fédérés;
- Inclure le coût de l'assurance responsabilité civile (art 19 de la Loi sur les VHR) dans le coût des cartes de membres, comme cela se fait à la FCMQ;
- Conflits d'usages entre les Quads et les motocross sur les sentiers fédérés mettant en danger la sécurité dans les sentiers.

Mandat 2007-2009 de la table VHR

Un bon bout de chemin a été parcouru depuis la signature, en mars 2007, de la Convention d'aide financière entre le Ministère des Transports du Québec (MTQ) et la CRÉBJ. Bien qu'il reste encore beaucoup de travail à accomplir, d'importants gains ont été enregistrés et certaines réalisations majeures ont été accomplies.

Pour les clubs de motoneige, il faut noter le travail accompli au sein de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec relativement au financement de l'entretien des sentiers. La santé financière des clubs de la région a été améliorée avec l'instauration d'un nouveau mode de calcul de distribution de l'enveloppe de la FCMQ qui tient maintenant davantage compte de la durée d'enneigement, de la fréquence de l'entretien, de la longueur de sentiers à entretenir, etc. Ce financement assure une somme de 275 \$/km/année aux clubs qui ont peu de membres et de très grandes distances à entretenir. Les clubs disposent maintenant des sommes leur permettant d'assurer l'entretien des sentiers fédérés si l'on ne tient pas compte de l'amortissement sur les équipements et les travaux majeurs de réfection de sentiers et d'infrastructures.

La Table de concertation a aussi cherché à trouver les solutions les moins coûteuses possible avec ses partenaires. Par exemple, trois traverses de ponts du MTQ sur les routes 167 et 113 ont été jugées non conformes selon les critères de sécurité (visibilité à l'approche des ponts). La première solution était de construire des ponts spécifiques pour les sentiers et les coûts étaient évalués à 5 M\$. En collaboration avec les spécialistes du bureau régional du MTQ, des propositions d'aménagement à l'approche des ponts ont été suggérées, diminuant les coûts à environ 200 000 \$. La demande d'aide financière pour réaliser les travaux a été adressée au Programme de soutien à la mise en place de réseaux de sentiers de véhicules hors route du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT).

Toujours dans le cadre des clubs de motoneiges, la CRÉBJ a contribué financièrement avec Développement économique Canada et la Municipalité de Baie-James afin de financer l'acquisition de surfaceuses pour les clubs de motoneige. Le coût d'un seul équipement de surfaçage avoisine 200 000 \$. Les clubs ont donc pu bénéficier de subventions totalisant près de 80 % du coût total d'achat d'équipements. Les équipements de surfaçages les plus récents dataient de 1997-1998 et ils avaient été financés par différents partenaires régionaux. Les coûts de réparations devenaient de plus en plus élevés surtout lorsque les bris survenaient dans des sentiers isolés. Cette problématique faisait partie des principaux constats avant d'entreprendre les travaux de la Table de concertation.

Pour le Quad, un nouveau club a été créé à Matagami, faisant en sorte que chaque communauté ou secteur du sud de la région compte un club fédéré. Il faut cependant noter que certains clubs ont eu de la difficulté à demeurer mobilisés avec l'importante crise de l'industrie forestière qui affecte plusieurs communautés de la région. Une étude de tracé pour le réseau de sentiers Quad et d'une section de sentiers de motoneige a été réalisée à la fin de 2009 par une firme de consultants. Cette étude a été rendue nécessaire par le dépôt de projets d'aménagement de sentiers motoneige et Quad au Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (PMVRMF), volet II dont les coûts avoisinaient 5 M\$ pour 200 kilomètres. En tenant compte que le réseau régional et interrégional devrait compter plus de 550 km de sentier, il devenait impératif de faire appel à une firme d'ingénieurs-conseils pour proposer des solutions moins onéreuses. La firme a proposé un tracé de sentiers en minimisant les coûts. Pour ce faire, le réseau de chemins forestiers a été mis à contribution ainsi qu'une grande portion de l'emprise d'un chemin de fer entre Lebel-sur-Quévillon et Chapais. Ce dernier tronçon est déjà utilisé en hiver pour la motoneige et cela permettrait de partager certains coûts d'entretien et d'éviter certains bris causés par les castors en été. En effet, la présence de castors cause d'importants dégâts tous les ans sur plusieurs tronçons de sentiers de VHR dans la région.

Enfin, près de 500 000 \$ ont été investis au cours la durée du mandat à même les fonds du PMVRMF, volet II. Une partie de ses fonds a été utilisée comme levier pour aller chercher des sommes dans le Programme fédéral de la coalition nationale sur les sentiers. Les membres des clubs de VHR espèrent que ce programme sera renouvelé cette année dans le cadre du budget fédéral qui vient d'être déposé.

Commentaires sur le rapport

Visite du ministre délégué

Plusieurs des constats émis par le ministre s'appliquent pour notre région comme la nécessité de prolonger le mandat des Tables, l'essoufflement des bénévoles et la complexité de remplir les différents documents administratifs ainsi que l'insuffisance de l'enveloppe du programme d'aide financière du MAMROT. Toutefois, les membres de la Table de concertation sur les véhicules hors route de la Baie-James, formée majoritairement par des bénévoles des clubs, auraient souhaité pouvoir rencontrer le ministre lors de sa tournée des régions afin de pouvoir échanger sur leur vision et leurs préoccupations.

Concertation régionale

Le renouvellement du mandat des Tables de concertation pour une période de trois ans est bien reçu en Jamésie. La mise en place de la Table a permis le dialogue entre les clubs, les fédérations et les différents partenaires régionaux. Les membres avaient souhaité le maintien de ce forum, et ce, même si le gouvernement n'avait pas renouvelé le mandat des Tables.

La CRÉBJ est en accord pour renégocier un nouveau mandat pour une durée de trois ans, adapté aux réalités régionales. Par contre, le montant octroyé de 40 000 \$ par année n'a pas été suffisant pour couvrir l'ensemble des coûts associés au premier mandat pour les salaires, les frais de déplacement, les honoraires professionnels, etc. C'est pourquoi la CRÉBJ demande de bonifier l'enveloppe de 20 000 \$ pour totaliser 60 000 \$ par année pour les trois années du mandat.

Parmi les éléments importants pour la région, le mandat devrait couvrir l'aménagement et la consolidation des sentiers interrégionaux et régionaux. Pour le Quad, il a été convenu que le réseau de sentiers régionaux et interrégionaux ne sera pas accessible en hiver, seuls des sentiers locaux seront ouverts sur quatre saisons. De plus, le développement du réseau Quad sera planifié en fonction des priorités des clubs, des coûts de réalisation des travaux et des disponibilités financières. Il s'agit du plus gros défi que la Table devra relever au cours des trois prochaines années. La sécurité des utilisateurs des sentiers fait également partie des priorités régionales et la Table fera le nécessaire pour mettre en place un plan d'évacuation avec ses partenaires régionaux.

La circulation hors sentiers n'est pas un problème dans la région. Elle se pratique sur des terres publiques et les résidents du territoire ont l'habitude de circuler hors sentiers fédérés pour leurs activités professionnelles et de loisir (villégiature, pêche sur glace, expéditions hors-pistes, etc.). Il ne faut pas que des mesures coercitives destinées à des régions densément peuplées et dont la tenure des terres est privée soient appliquées « mur-à-mur » dans l'ensemble des régions du Québec. Les Jamésiens tiennent à leur liberté de parcourir leur territoire en respect avec la nature.

Comités provinciaux sur les VHR

La poursuite des travaux des trois comités provinciaux (Comité de liaison MTQ-régions, Comité consultatif sur les VHR et Comité interministériel sur les VHR) est essentielle pour appuyer les travaux des Tables de concertation. Cependant, une meilleure synergie entre ceux-ci devrait être développée afin de faciliter l'échange d'informations, l'harmonisation et la cohésion entre les actions des différents partenaires. La participation de représentants des deux fédérations de VHR qui se sont joints aux travaux du Comité de liaison Québec-régions au cours du dernier mandat a été fort utile aux travaux des Tables régionales. Cette collaboration a permis de réduire certaines incompréhensions entre les différentes parties, faisant en sorte que le climat de collaboration nécessaire à la réussite des mandats des Tables a été rétabli. Il serait pertinent, d'inviter d'autres représentants d'organismes sectoriels aux rencontres du Comité de liaison Québec-régions sur une base occasionnelle lorsque survient certaines problématiques dans des dossiers spécifiques.

Financement des sentiers

L'augmentation de la prime sur l'immatriculation va générer de nouveaux revenus pour les clubs de VHR des deux fédérations et les bénévoles des clubs ne s'en plaindront certainement pas. La bonification des enveloppes pour les clubs, les infrastructures et la protection de la faune permettront d'améliorer la situation. Cependant, ces nouveaux revenus seront-ils suffisants pour assurer le financement adéquat de l'entretien des sentiers, de la réfection et de l'aménagement des sentiers? La réponse est incertaine.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les modifications apportées dernièrement au mode de calcul du financement des clubs de motoneigistes par la FCMQ ont permis aux clubs de motoneigistes de la région d'obtenir jusqu'à 275 \$/km/année¹ pour entretenir ses sentiers. Avec cette augmentation, les clubs réussissent actuellement à couvrir les coûts d'entretien de base des sentiers et à répondre à certaines urgences. Il faut ajouter que le remplacement d'une partie de la flotte régionale en équipement de surfacage cette année permettra de réduire substantiellement les coûts de réparations. Toutefois, à ce taux, les clubs n'ont pas les fonds nécessaires pour entreprendre des travaux majeurs sur les sentiers ni de faire provision pour l'amortissement de leurs équipements. Heureusement, les clubs pouvaient compter sur l'aide de la région et plus particulièrement le PMVRMF, volet II pour réaliser les principaux travaux d'infrastructures. De plus, les coûts en carburant demeurent un poste budgétaire important pour le surfacage des sentiers. Ceux-ci risquent d'augmenter significativement dans les années à venir avec la reprise économique. Il serait donc important de connaître l'impact réel de cette augmentation de la surcharge sur les finances des clubs de la région, tant pour l'entretien que pour les travaux majeurs d'infrastructures.

Pour les clubs Quad de la région, le principal défi sera de mettre en place le réseau de sentiers régionaux et interrégionaux. À ce jour, seules les villes de Chapais et de Chibougamau sont reliées entre elles. L'étude réalisée en 2009 a permis d'évaluer sommairement les coûts à 1,8 M\$ pour plus de 550 km de sentier à construire. Toutefois, les coûts peuvent être plus élevés dans les secteurs humides et sur les traverses de cours d'eau. De plus, les coûts de gravelage dépendent de la disponibilité de bancs d'emprunt et cela fait également fluctuer les coûts de manière importante. La nouvelle enveloppe annuelle d'environ 2 M\$ pour l'ensemble du Québec pourra certes aider, mais les sommes disponibles seront assurément insuffisantes pour aménager les réseaux interrégionaux de toutes les régions du Québec. La CRÉBJ appuie en ce sens la position commune de l'ensemble des régions pour demander au gouvernement de mettre en place un programme d'infrastructures pour l'aménagement des sentiers.

En région, l'enveloppe régionale PMVRMF, volet II sera alors sollicitée, mais il faut tenir compte des besoins des autres acteurs en région et de l'incertitude qui plane face à son avenir. En effet, au moment d'écrire ces lignes, la CRÉBJ a reçu la confirmation que le programme serait reconduit cette année, mais elle attend toujours le montant de l'enveloppe qui lui sera attribué pour l'année financière 2010-2011. Pis encore, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) n'a toujours pas informé la CRÉBJ des modalités d'attribution de ce fonds qui était régionalisé depuis plusieurs années. Par conséquent, il n'est pas assuré que les sentiers de VHR seront admissibles à ce programme cette année. Si c'est le cas, malgré l'augmentation de la surcharge, il deviendra plus difficile d'assurer la pérennité des sentiers existants et il deviendra difficile de développer le réseau de sentiers quads.

¹ Ce qui demeure inférieur aux 404 \$/km/année avancés au chapitre 2 du Rapport.

Il est donc évident que ces nouvelles mesures aideront les clubs à court terme, mais elles ne risquent pas de régler les différentes problématiques de financement et d'entretiens à long terme

Soutiens du bénévolat

Le réseau de sentiers de VHR est avant tout l'œuvre de bénévoles. La mise en place d'un prix de reconnaissance est une façon de souligner leur travail exceptionnel. D'ailleurs, le travail des bénévoles des clubs de VHR de la région a déjà été souligné officiellement lors de remise des prix en devenant récipiendaires de prix tels que *Hommage bénévolat-Québec* ainsi que le *Prix du bénévolat en loisir et en sport Dollard-Morin*. La création d'un prix spécifique aux bénévoles des clubs de VHR est une bonne idée pour souligner leur contribution. Cependant, le soutien au bénévolat ne devrait se résumer qu'en une remise de prix, si prestigieux soit-il.

L'administration d'un club de VHR devient semblable à celle d'une entreprise. La gestion des projets est de plus en plus complexe avec la recherche de financement, les processus d'appel d'offres, les demandes d'autorisation de droits de passage et de permis ainsi que les nouvelles normes environnementales à respecter tant au provincial qu'au fédéral. Les bénévoles de clubs dont les sentiers sont situés sur les terres publiques devront même siéger sur les Tables de gestion intégrée des ressources avec la mise en place des Commissions régionales sur les ressources naturelles et le territoire (CRRNT) ainsi que la mise en place en 2013 du nouveau régime forestier. Les tâches s'accumulent, mais le nombre de bénévoles n'augmente point. Les tâches sont si considérables que la relève peine à s'organiser dans certains clubs.

C'est pourquoi le défi est si grand pour trouver des solutions viables à long terme afin de supporter les bénévoles des clubs de VHR. Des avancées intéressantes ont été faites depuis la mise en place des tables de concertation, mais tout reste à faire dans ce domaine.

Perspectives d'avenir et conclusion

Les préoccupations des usagers, des résidents, des clubs et des différents partenaires dans une région telle que la Jamésie sont davantage reliées à l'aménagement des sentiers, au soutien financier, au soutien des bénévoles qui exploitent ces sentiers à la sécurité en milieu isolé. Ces points ont été traités dans les chapitres précédents.

L'immensité du territoire et son isolement expliquent que plusieurs enjeux soulevés dans la partie III du rapport n'ont pas la même importance en Jamésie que dans les régions plus peuplées. C'est pourquoi certaines mesures d'encadrement de la pratique des VHR visant la réduction des inconvénients pour le voisinage n'auraient pas besoin d'être appliquées dans le Nord-du-Québec telles que l'interdiction de circuler la nuit. La motoneige par exemple est le seul moyen de transport pour plusieurs villégiateurs. Les régions et les municipalités devraient pouvoir avoir le choix d'appliquer ces mesures.

Le CRÉBJ demeure en accord avec les mesures visant à rendre la pratique moins polluante par des mesures technologiques, mais aussi par une meilleure sensibilisation des usagers pour une pratique durable de leur activité. Cette sensibilisation doit également toucher la sécurité des adeptes de VHR.

Recommandations

Le CRÉBJ recommande :

1. D'inviter le ministre délégué aux Transports, M. Norman MacMillan, en région pour discuter des principaux enjeux régionaux à l'égard de la pratique des VHR et du développement des réseaux de sentiers;
2. De renouveler le mandat des Tables régionales de concertation sur les véhicules hors route conditionnellement à :
 - Mandat adapté selon les spécificités des régions;
 - Bonification de l'enveloppe annuelle des Tables de 40 000 \$ à 60 000 \$ pour la durée du mandat
3. De mettre en place un fonds d'infrastructures provincial afin d'aider les régions à régler des problématiques ou d'aménager les réseaux de sentiers interrégionaux;
4. De faire pression auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour que les travaux sur les sentiers de VHR demeurent admissibles au Programme de mise en valeur de ressources du milieu forestier (PMVRMF), volet II;
5. D'appuyer la démarche de création d'un prix spécifique aux bénévoles des clubs de VHR;
6. De mettre en place des mesures afin de mieux supporter les bénévoles dans leurs tâches quotidiennes;

7. D'accroître la sensibilisation des usagers de VHR sur la sécurité ainsi que sur une pratique respectueuse de l'environnement;
 8. De mettre en place les mesures visant à développer des technologies moins polluantes des VHR.
-